BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 30 września 1932 | NR. 25

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

W sprawie importu węgla angielskiego.

Od pewnego czasu import węgla angielskiego na Pomorze przybierać zaczyna niepokojące rozmiary i zagrażać poważnie naszemu przemysłowi węglowemu oraz firmom pomorskim, handlującym węglem polskim hurtowo. Strefa przenikania węgla angielskiego ogranicza się do Gdańska i Pomorza. Węgiel ten nie mogąc bowiem korzystać z transportu kolejowego, zbyt dlań drogiego, dociera jedynie do miejscowości, położonych nie daleko od portów, gdyż tylko na krótkie odległości kalkuluje się jego przewóz samochodami, z którego to środka transportu przeważnie korzysta. W ostatnich tygodniach węgiel angielski korzystać zaczyna z transportu rzecznego i dociera do miejscowości, położonych nad Wisłą, przyczem tani przewóz drogą wodną sprawia, iż jest on o 20% tańszy od węgla górnośląskiego.

Importowany węgiel, oraz koks angielski są znacznie tańsze od węgla i koksu polskiego i tak np. w Gdyni cena tony węgla angielskiego wynosi zł. 39,—, podczas gdy tona węgla polskiego 51 do 55 zł. Różnica wynosi więc przeszło 16 zł. na 1 tonie na korzyść węgla angielskiego, czyli ca 35%. Na Pomorzu, w miastach położonych nad Wisłą, centnar (50 kg.) węgla angielskiego kosztuje 2,20 zł., podczas gdy centnar węgla górnośląskiego 2,70—2,75 zł. Przy dostawach hurtowych różnica na korzyść węgla angielskiego jest jeszcze większa. Tak samo koks angielski jest o wiele tańszy od polskiego i sprzedawany jest w Gdyni po 53 do 56 zł. za tonę, podczas gdy za tonę koksu górnośląskiego płaci się 63 do 71 zł.

Widać z powyższych cyfr, że konkurencja węgla angielskiego w najbliższem zapleczu portów polskich przedstawia się groźnie i czas najwyższy, aby obecnie, w sezonie przedzimowym, przedsięwziąć skuteczne środki zaradcze.

W Gdańsku węgiel polski sprzedawany jest przez kopalnie tamtejszym firmom węglowym za specjalnym rabatem „kryzysowym", wynoszącym 25%, co mniejwięcej obniżyło poziom jego ceny do ceny za węgiel angielski. Natomiast firmom gdyńskim, które w równej

mierze narażone są obecnie na konkurencję węgla angielskiego, przemysł węglowy tego rabatu nie udziela. Toteż firmy w Gdyni i na Pomorzu, które nie chcą, względnie nie mogą zaopatrywać się w węgiel angielski i posiadają wyłącznie węgiel polski, znajdują się obecnie w nader ciężkiej sytuacji, gdyż zbyt węgla górnośląskiego staje się coraz trudniejszym.

Ponieważ, jak nam wiadomo, koleje zajęły stanowisko odmowne wobec propozycji dalszej obniżki kosztów transportu węgla ze Śląska na Pomorze, wobec tego nasz przemysł węglowy, o ile nie zechce narazić się na znaczne straty, spowodowane opanowaniem rynku pomorskiego przez węgiel angielski, winien jaknajprędzej udzielić kupcom węglowym na Pomorzu specjalnych rabatów konkurencyjnych. Ze strony kopalń wysuwa się obawę, że węgiel sprzedawany za rabatem konkurencyjnym na Pomorzu mógłby stamtąd rozchodzić się do innych części Polski po znacznie niższej cenie. Wobec jednak wysokich kosztów przewozu oraz możliwości wprowadzenie ewentualnie specjalnie wysokiej taryfy na przewóz z Pomorża do innych województw, argument ten upada.

W każdym razie jest czas najwyższy, aby w tej sprawie powziąć pewne kroki i zabezpieczyć naszemu węglowi należyte możliwości zbytu na Pomorzu, gdyż istnieją poważne obawy, że w razie dalszego, zwlekania Pomorze palić będzie tej zimy węglem angielskim.

Z IZBY

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

Dnia 26 września br. odbyło się posiedzenie Stałej Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p radcy Juljana Rummla. Porządek dzienny obejmował sprawy: zniesienia kolejowych ajencji celnych, opinjowania wniosków o wizy zarobkowe dla cudzoziemców, komunikacji wodnej z Gdyni do portów reńskich, określenia zajęć maklerów okrętowych w Gdyni oraz bieżące sprawy rzeczoznawców portowych.

W sprawie kolejowych ajencji celnych Komisja stanęła na stanowisku, że formalności, związane z przekazywaniem towarów tranzytowych, należy w ten sam sposób zorganizować jak w Gdańsku. Rozpatrzono również szereg wniosków o zaprzysiężenie w charakterze rzeczoznawców portowych.

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ.

Dnia 19 września odbyło się w Grudziądzu posiedzenie izbowej Komisji Podatkowej pod przewodnictwem p. Wiceprezesa Izby i Przewodniczącego Komisji T. Marchlewskiego. Porządek dzienny obejmował: 1) Przyjęcie protokółu posiedzenia komisji podatkowej z dnia 17. V. 1932 r. 2) Sprawę zmiany przepisów rozporządzenia wykonawczego do ustawy o państw. pod przem. 3) Sprawę wykładni art. 92 ustawy o państwowym podatku przemysłowym odnośnie pierwszeń-

stwa zaspokojenia na ruchomościach pretensji z tytułu zaległości podatkowych. 4) Ustalenie pojęcia „partji“ w zrozumieniu ustawy o państw. pod. przem. dla wykupna świadectw I. kat. handl. 5) Zwolnienie od podatku obrotowego tranzakcji firm krajowych z firmami gdańskiemi przy wywozie obuwia na teren W. M. Gdańska. 6) Sprawę nowelizacji rozporządzenia o zapobieganiu upadłości. 7) Wolne wnioski.

W sprawie zmiany przepisów rozporządzenia wykonawczego do ustawy o państw. pod. przem. przyjęto wnioski przedłożone przez Izbę. W sprawie wykładni art. 92 ustawy o państw. pod. przemysłowym omówiono wyniki rozpisanej w tej kwestji ankiety oraz treść okólnika Ministerstwa Skarbu z dnia 15. XII. 1931. Odnośnie do ustalenia pojęcia „partji“ Komisja, uwzględniając zgłoszone propozycje zainteresowanych sfer, ustaliła dla poszczególnych artykułów ilości, które w obrocie handlowym podpadają pod pojęcie tranzakcji hurtowych.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC SIERPIEŃ 1932 R.

Zboże: W miesiącu sprawozdawczym na lokalnych rynkach pomorskich dał się odczuć znaczny spadek cen zbóż, z wyjątkiem pszenicy, której notowania utrzymały się na poziomie notowań poprzedniego okresu. Rolnictwo wyczerpane finansowo, pragnąc za wszelką cenę zdobyć pieniądze, rzuciło bezpośrednio po żniwach na rynek poważne ilości zboża. Wskutek zwiększonej podaży musiała nastąpić siłą faktu zniżka cen żyta, jęczmienia i owsa, która w stosunku do cen ubiegłego miesiąca wynosiła przeciętnie od 4—4,50 zł. na 100 kg.

W ostatniej dekadzie miesiąca sprawozdawczego zostały rozpoczęte przez Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe zakupy interwencyjne, lecz pomimo to, ceny zbóż utrzymywały się jednak na bardzo niskim poziomie.

Przy końcu miesiąca sprawozdawczego, podaż zboża nieco się zmniejszyła, a to z uwagi na ukazanie się noweli do ustawy o rejestrowym zastawie ziemiopłodów, na skutek której większe majątki wstrzymały się od sprzedaży zboża; dowóz na rynki lokalne podtrzymali jedynie mniejsi rolnicy.

Tendencja na pszenicę w związku ze zmniejszeniem się zbiorów, spowodowanych przez rdzę — była dość mocna.

Wobec zmniejszonej w końcu miesiąca sprawozdawczego podaży zboża młyny z województw centralnych i wschodnich, które w innych latach na początku żniw z Pomorza zboża nie sprowadzały, rozpoczęły zakup zboża szczególnie pszenicy na terenie województwa pomorskiego.

Co do samych cen, to takowe w mies. sprawozdawczym jeszcze się nie skrystalizowały, a to wskutek braku odpowiedniej orjentacji co do rynku zbytu. Przeciętne ceny za cztery główne gatunki zbóż wynosiły za 100 kg.:

pszenica	—	24,00—25,00 zł.
żyto	—	15,00—15,50 zł.
jęczmień przemiałowy	—	16,00—17,00 zł.
owies	—	13,00—13,50 zł.

Handel zagraniczny za pośrednictwem W. M. Gdańska nieco się ożywił, jednakże nie w tej mierze, jak się spodziewano.

Ogółem wywieziono zboża z okręgu Izby przeszło 1300 ton, wartości przeszło 220 tysięcy złotych, z czego przypada na

pszenicę	ca 104 ton	— wartości	24.100,— zł.
żyto	ca 615 ton	— wartości	96.300,— zł.
jęczmień	ca 581 ton	— wartości	109.600,— zł.

Eksport w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do eksportu w sierpniu 1931 roku wzrósł o 30%.

Pozatem wywieziono z Pomorza bezpośrednio do Niemiec pewne ilości zboża strączkowego. Ogólna wartość wywozu wynosiła około 10 tysięcy złotych.

Nasiona: Eksport różnych nasion z Pomorza wynosił ca 20 ton, wartości ca 9,5 tysięcy złotych, wobec 40 ton, wartości ca 16 tysięcy złotych w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu była Austrja i Niemcy.

Ziemniaki: W miesiącu sierpniu br. obrotów ziemniakami nie dokonywano. Złożyło się na to przedewszystkiem pokrycie w krajach odbiorczych zapotrzebowania produktami rodzimego rolnictwa. Pozatem z uwagi na zapotrzebowanie rynków zagranicznych na towar wczesny, którego w Polsce nie mamy, Polska nie mogła wziąć udziału w międzynarodowych obrotach ziemniakami. Ceny na rynku wewnętrznym za świeże ziemniaki jadalne wahały się od 4—8 złotych za 100 kg. w zależności od jakości towaru. W stosunku do ubiegłego miesiąca, ceny spadły o 3—4,— zł.

Przetwory młynarskie: Eksport mąki pszennej poślednicj z Pomorza utrzymany był ilościowo na poziomie eksportu w ubiegłym miesiącu, t. j. wynosił 105 ton, wartości 23.050,— złotych. Wartość wywiezionej mąki spadła w stosunku do lipca b. r. o ca 4%.

Sytuacja w pomorskim przemyśle młynarskim doznała dalszej poprawy. W porównaniu z miesiącem lipcem b. r. produkcja wzrosła o dalsze 5% t. j. młyny pomorskie wykorzystały w sierpniu b. r. swą zdolność przemiałową w 60%, wobec 55% w ubiegłym miesiącu. Z ogólnej produkcji sprzedano:

mąki w kraju	65%	
do Gdańska	10%	
zagranicę	12%	= 87%
otrąb w kraju	58%	
do Gdańska	8%	
zagranicę	—	= 66%

Na wzrost produkcji oddziaływa brak konkurencji Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych ze swemi wyrobami, które po żniwach nie występowały jeszcze na rynku wewnętrznym z mąką.

Ryż polerowany i mąka ryżowa pastewna: Produkcja w tutejszym przemyśle ryżowym wynosiła w sierpniu b. r. 8324 ton. Z ilości tej wysłano do kraju — 1980 ton, zagranicę — 850,275 ton.

Ogólna wartość wywiezionych zagranicę artykułów wynosiła 213.968,42 zł., wobec 477,486,01 zł. w ubiegłym miesiącu.

Eksport spadł ilościowo w stosunku do ubiegłego miesiąca o około 52%.

Z powyższych ilości wywozu przypada na ryż polerowany — 487,2 ton, wartości 161,135,09 zł., na mąkę ryżową pastewną — 363.075 ton, wartości 52.833,33 zł.

Rynkami zbytu dla ryżu była: Czechosławcja, Niemcy, Finlandja, Turcja, Grecja, Anglja i Palestyna; dla mąki ryżowej pastewnej — Niemcy.

Cukier: Sytuacja na światowych rynkach cukru doznała dalszej lekkiej poprawy, do czego przyczyniło się przedewszystkiem utworzenie kubańsko-amerykańskiego „pool", który usunął z rynku 700 tysięcy ton cukru kubańskiego, jak też zdecydowane i konsekwentne dalsze wprowadzenie w życie planu Chadbourne'a, które ujawnia się w restrykcjach produkcji, przeprowadzonych przez wszystkich kontrahentów porozumienia cukrowniczego.

W Europie oczekuje się dobrego zbioru buraków. Co do Polski, to analizy cukrowni zachodniej Polski wykazują normalny rozwój buraków, przyczem w stosunku do ubiegłego roku jest on lepszy pod względem procentualnej zawartości cukru w burakach. Ostatnio jednakże zgłaszane są poważniejsze szkody wyrządzane w plantacjach przez chwościk buraczany.

Zestawienie produkcji oraz wysyłki cukru w 5-ciu cukrowniach pomorskich przedstawia się per 1 września b. r. następująco:

Cukier biały:

remanent per 1. X. 1931	80.482 q
produkcja kamp. 1931/32	19.813 q
do dyspozycji	100.295 q
z tego wysłano do kraju	50.748 q
pozostaje zapas	49.547 q

Cukier surowy I. rzutu:

produkcja kamp. 1931/32		543.607 q
z tego wysłano:		
eksport bezpośredni	226.500 q	
eksport do wolnych składów w Gdyni	317.090 q	543.590 q
zapas		17 q

Cukier surowy II. rzutu:

produkcja kamp. 1931/32	8.816 q
wysłano do kraju	212 q
zapas	8.604 q

Trzoda chlewna i bydło: Na rynkach zwierząt rzeźnych panowała naogół tendencja spokojna z pewną skłonością do zniżki cen z wyjątkiem trzody chlewnej, której ceny znacznie zwyżkowały, a to w związku z polepszeniem się sytuacji na rynku angielskim. Ceny płacone w sierpniu dostawcom za świnie tłuste wahały się od 110—120,— zł. za 100 kg., wobec 104—110,— zł. w ubiegłym miesiącu. Na zwyżkę ceny wpłynął niewątpliwie zwiększony ubój dla rynku angielskiego.

Wywóz świń z Pomorza do Austrji wynosił w miesiącu sprawozdawczym 2409 sztuk, wartości 274.290,— zł., wobec 3.145 sztuk ubiegłego miesiąca. Wywóz na rynek czechosłowacki i francuski, który w ubiegłym miesiącu wynosił 217 sztuk świń, w miesiącu sprawozdawczym ustał zupełnie. Zmniejszenie się wywozu na rynek wiedeński spowodowane zostało znacznie zwiększonym dowozem świń produkcji austrjackiej.

Eksport baraniny na rynek francuski wskutek poważnych wahań konjunkturalnych i poprzednio poniesionych strat przez eksporterów w miesiącu sprawozdawczym zupełnie się załamał.

Bekony i szynki: Eksport bekonów z Pomorza wynosił w miesiącu sprawozdawczym 12.070 balotów, wagi 1.260.963 kg. Eksport szynek wynosił 122.276 kg. Przeciętne ceny płacone dostawcom za żywiec bekonowy wynosiły loco stacja załadowania od 102—108,00 zł. za 100 kg. Ceny za żywiec w stosunku do ubiegłego miesiąca wzrosły o około 15%. Ceny osiągane na rynku angielskim za bekon polski (pomorski) wahały się od 53—56 sh za cwt. ang., wobec 49—51 sh. ubiegłego miesiąca. Zwyżkę cen surowca oraz produktu gotowego przypisać należy stosunkowo dobrą podażą żywca i względnie dobrą konjukturą na bekony w Anglji.

Przemysł pomorski zaniepokojony jest wytycznemi, jakie ustalone zostały na konferencji dominjalnej w Ottawie. Ustalone bowiem na tej konferencji wytyczne zmierzają podobno do udzielenia Kanadzie kontyngentu na bekony i szynki w wysokości 2.500.000 q rocznie. Wobec tego, że Kanada uczestniczyła dotychczas w nieznacznym stosunku w imporcie tych produktów do Anglji istnieje obawa, że wrazie ustalenie wyżej wymienionego kontyngentu zmniejszy się o jego wysokość ogólna suma importu z innych krajów, co naturalnie odbije się na wewnętrznej cenie trzody bekonowej w tych krajach. Przemysł bekonowy na Pomorzu poszukuje rynków zbytu na mięso peklowane, wędzone, świeże i inne wyroby. Rozchodzi się mianowicie o wyszukanie możliwości zbytu na te artykuły we Francji, Belgji, Hiszpanji, Grecji i t. d.

Konie rzeźne: Eksport koni rzeźnych do Francji utrzymany był na poziomie poprzedniego miesiąca, t. j. wynosił 22 sztuk.

Drób bity: Eksport drobiu bitego wynosił 122 kg., wartości 137,— zł., wobec 126 kg., wartości 150,— zł. w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu były Prusy Wschodnie.

Masło: Sytuacja na rynku maślanym w stosunku do okresów poprzednich doznała dalszej poprawy. Wskutek zmniejszonych dowozów ceny masła na lokalnych rynkach zwyżkowały w stosunku do lipca br. o 10—15%. Przyczyny tego objawu należy szukać w zmniejszonej produkcji masła. Wobec tego, że wskutek zmniejszonej produkcji — zapotrzebowanie rynków krajowych nie mogło być na czas pokryte wewnętrzną produkcją, zmuszeni byli hurtownicy do sprowadzania masła z zagranicy. Ukazanie się na rynkach polskich masła zagranicznego spowodowało poważne zaniepokojenie wśród tutejszych sfer rolniczych, które uważają import masła za zbyteczny.

Wskutek powyższego eksport masła z okręgu Izby w miesiącu sprawozdawczym zupełnie się załamał, co wpłynęło bardzo ujemnie na jakość produkcji masła. Mleczarnie wiedząc, że wskutek wyższych cen krajowych, eksport masła nie jest

możliwy, nie przywiązują do jakości produkcji większej wagi. Zawartość wody w maśle dochodzi nieraz do 25%.

Materjały i wyroby drzewne: Sytuacja w pomorskim przemyśle drzewnym doznała w stosunku do ubiegłego miesiąca pogorszenia. Zmniejszenie się możliwości zbytu zagranicę — zmusiło przemysł pomorski tartaczny do zredukowania produkcji, która w stosunku do produkcji zeszłorocznej wynosi 60%.

Sekcje Eksportowe Materjałów Tartych z drzew iglastych, działające na Pomorzu, wydały w miesiącu sierpniu br. zaświadczeń na bezcłowy wywóz tarcicy (belki, deski i bale sosnowe) na 520 ton, i to na wywóz do:

Anglji na	165	ton
Belgji na	65	ton
Czechosłowacji na	17,5	ton
Danji na	60	ton
Szwajcarji na	212,5	ton

Ogólna wartość wywiezionych materjałów wynosiła ca. 59.000 złotych.

Eksport kłodów (klocy) sosnowych wynosił 334 m³, wartości 9254,— zł. Rynkiem zbytu były Prusy Wschodnie.

Drzewa opałowego do Prus Wschodnich itp. wywieziono na ogólną wartość 486,— złotych.

Eksport klepek bukowych do beczek masła wynosił w sierpniu br. 78 m³, wartości 9000,— zł w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu była Łotwa.

Eksport brzozowych desek beczkowych do Anglji wynosił 8 m³, wartości 1000,— złotych.

Eksport trocin bukowych do Niemiec wynosił 25 ton, wartości 600,— zł, wobec 13 ton, wartości 300,— zł w ubiegłym miesiącu.

Listew na ramy do obrazów wywieziono na ogólną wartość 2.248,27 zł, wobec 1.832,19 zł w ubiegłym miesiącu. Eksport kierowany był do Anglji i Holandji.

Produkcja listew na ramy spadła w stosunku do lipca br. o 15%, a w stosunku do sierpnia ub. r. o 60%.

Sytuacja w przemyśle listwiarskim znacznie się pogorszyła. Pogorszenie się sytuacji wywołane zostało przeważnie częstemi wypadkami niewypłacalności firm z branży listwiarskiej, znacznem załamaniem się eksportu oraz ogólnym spadkiem cen na rynkach światowych na ten artykuł.

Krzesła: Eksport krzeseł do Holandji wynosił 3650 sztuk, wartości 20.600 zł. wobec 3.400 sztuk, wartości 23.800,— zł w ubiegłym miesiącu. Sytuacja eksportowa w porównaniu z poprzednimi okresami pozostawała naogół bez zmiany.

Wiklina i wyroby wiklinowe: Wikliny i wyrobów wiklinowych wywieziono z okręgu Izby na ogólną wartość 42.177,95 zł, wobec 45.680 zł w ubiegłym miesiącu. Wartość wywozu do poszczególnych krajów wynosiła:

do Anglji	5.010,—	zł
do Czechosłowacji	3.614,—	zł
do Danji	900,—	zł
do Finlandji	3.980,—	zł
do Holandji	7.297,—	zł
do Hiszpanji	6.542,—	zł
do Niemiec	4.881,95	zł
do Szwecji	9.953,—	zł

Wyroby gumowe: Eksport wyrobów gumowych zwiększył się wartościowo w stosunku do lipca br. o przeszło 34%, tj. wartość wywozu wynosiła 263.305,96 zl. wobec 201.550,45 zl w ubiegłym miesiącu. Ogólna ilość wywiezionego obuwia sportowego wynosiła 192.943½ par, wobec 146.612 par w ubiegłym miesiącu. Eksport kierowany był do Anglji, Austrji, Belgji, Holandji, Jugosławji, Kongo Belg., Szwajcarji, Syrji i Włoch.

Sytuacja w tutejszym przemyśle gumowym była nadal bardzo ciężka. Produkcja znalazła zbyt wyłącznie na rynkach zagranicznych.

Wyroby metalowe: Produkcja w odlewni żelaza (rury zlewowe, odlewy kanalizacyjne i sanitarja) zwiększyła się w stosunku do ubiegłego miesiąca o 50%, a w stosunku do sierpnia ubiegłego roku zmalała o 10%. Zbyt zwiększył się w stosunku do lipca br. o 100%. Sytuacja w tutejszym przemyśle metalowym w stosunku do poprzednich okresów pozostawała bez zmiany. Jedynie okoliczności natury sezonowej stworzyły pewne ożywienie w tym przemyśle.

Maszyny i narzędzia rolnicze: Produkcja w pomorskim przemyśle maszyn i narzędzi rolniczych, pracującym na eksport, zwiększyła się w stosunku do lipca br. o 50%. Chwilową poprawę w tym przemyśle przypisać należy jedynie sprzedażom sezonowym.

Eksport wynosił 13 pługów, wartości 521,— zł franco Gdańsk. Rynkiem zbytu była Brazylja. W stosunku do ostatnich tranzakcji z Brazylją jest on mniejszy o 8%.

Skóry surowe: Skór surowych wywieziono z okręgu Izby na ogólną wartość 12.733,50 zł. Z ilości tej przypada na wywóz skór bydlęcych lekkich do Niemiec — 6.573,5 kg. wartości 4.869,— zł, skór cielęcych lekkich do U. S. A. — 3.071 szt. — wartości 7.864,50 zł.

Przeciętne ceny płacone dostawcom za skóry wynosiły:

za skóry bydlęce za 1 kg.	0,76 zł
za skóry cielęce za sztukę	2,50 zł

Dreny: Eksport dren do Niemiec wynosił 49.400 kg., wobec 13.000 kg. w ubiegłym miesiącu.

Grzyby i jagody: Eksport grzybów świeżych do Niemiec wynosił 53.458 kg., wartości 17.435,— zł. Eksport grzybów suszonych wynosił 66 kg., wartości 400,— zł. Ceny płacone dostawcom za grzyby świeże wahały się od 15—20 groszy za 1 kg.

W Niemczech uzyskiwano loco rynek niemiecki 36—45 fenigów za 1 kg.

W stosunku do poprzedniego miesiąca ceny spadły o około 25%.

Eksport jagód świeżych wynosił 50.365 kg., wartości 16.450,— zł. Rynkiem zbytu były Niemcy i Anglja via Hamburg.

Owoce: Eksport jabłek, gruszek i śliwek wynosił 1347 kg., wartości 293,— zł. Rynkiem zbytu były Prusy Wschodnie.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

BUDOWA MAGAZYNU TRANSPORTOWEGO W PORCIE GDYŃSKIM.

W bieżącym sezonie budowlanym zostały rozpoczęte roboty przy budowie Magazynu Tranzytowego, który jest przeróbką uprzedniego projektu dworca morskiego — w sensie ograniczenia inwestycji do minimum potrzeb związanych z ruchem pasażerskim. Dzięki uprzejmości Kierownictwa Budowy Portu możemy podać dokładny opis magazynu.

Magazyn jest usytuowany u nasady nabrzeża Francuskiego (molo Pasażerskie); takie jego położenie, omal że nie u wejścia do portu, stwarza niezwykle dogodne warunki nawigacyjne, zmniejszając czas potrzeby na wprowadzenie statku, względnie jego wyjazd do minimum. Ma to znaczenie duże, biorąc pod uwagę, że w magazynie jest przewidziane składowanie cenniejszych towarów drobnicowych (owoce południowe), a zatem postój statków w tym miejscu zarówno pasażerskich jak i towarowych będzie z reguły krótkotrwałym.

Magazyn dzieli się na dwie zasadnicze części, a mianowicie: część przeznaczoną na magazyn właściwy i część pasażerską.

Magazyn właściwy — jednopiętrowy — posiada użytkowej powierzchni — na parterze 3.800 m^2, a na piętrze 2.640 m^2, razem 6440 m^2. Na parterze magazyn okalają rampy szerokości 4 metrów, ze strony obu długich boków i 3 metr. ze strony szczytowej. Z obu stron magazynu doprowadzone są tory kolejowe. Prócz tego od strony morza znajduje się na piętrze rampa — szerokości 5 mtr. dla przeładunku towarów, bezpośrednio składowanych na górnej kondygnacji. Dla manipulacji towarów pomiędzy piętrami służą 2 windy i 2 zsuwnie — prócz tego 2 wewnętrzne klatki schodowe i jedna zewnętrzna, łącząca górną i dolną rampę. Cała konstrukcja — żelazobetonowa, obliczona jest na obciążenie użytkowe stropu górnego 1000 kg./m^2.

Pola konstrukcji szkieletowej wypełnione zostaną murem ceglanym z odpowiednią izolacją cieplną, umożliwiającą zainstalowanie ogrzewania centralnego na utrzymanie w magazynie minimalnej temperatury 5° C.

Część pasażerska — posiada prócz parteru 2 kondygnacje, na których przewidziane są pomieszczenia dla władz i urzędów kolejowych, emigracyjnych, celnych, policyjnych etc. Na ostatniej kondygnacji znajdują się restauracje i poczekalnie.

Powierzchnie poszczególnych kondygnacji wynoszą:

parter 1430 m^2, I piętro 1070 m^2, II piętro 1070 m^2.

Prócz tego — na wysokości pomiędzy pierwszą a drugą kondygnacją — znajduje się sala rewizji celnej o powierzchni 1150 m^2, skąd prowadzi wyjście bezpośrednio na rampę, będącą przedłużeniem górnej rampy magazynu. Z tej rampy pasażerowie będą się dostawać przez specjalne mostki bezpośrednio na statek.

Komunikację pomiędzy piętrami zapewniają — jedne główne schody dla pasażerów szerokości łącznej 5 mtr., dwie klatki schodowe dla personelu, 2 windy bagażowe i jedna zsuwnia.

Pośrodku hali pasażerskiej znajduje się hall przez wszystkie piętra, przez który przenika światło ze świetlików, umieszczonych w kopule, nakrywającej tę część budynku.

Konstrukcja hali pasażerskiej — jak i w magazynie — żelazobetonowa szkieletowa — wypełniona murem ceglanym.

Dojazd pasażerów przewiduje się: kołowy — od strony szczytowej, gdzie przez szerokie schody dostają się pasażerowie do hall'u, oraz pociągiem od strony lądowej, gdzie pasażerowie wysiadą na rampę w przedłużeniu rampy magazynowej — skąd szerokiemi wejściami dostają się również do hall'u. Bagaże transportowane będą przez oddzielne wejścia bezpośrednio do przechowalni bagażów, skąd windami będą podawane do dalszej manipulacji.

Roboty budowlane zostały rozpoczęte w końcu br. tylko w części magazynu właściwego.

Wykończenie magazynu przewiduje się w roku 1933.

ZEBRANIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

W dniu 27 bm. odbyło się w Urzędzie Morskim pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego, p. inż. St. Łęgowskiego, posiedzenie zwyczajne T. R. P. w Gdyni. Na posiedzeniu omawiane były sprawy budowy dworca morskiego i magazynów dla importu bawełny.

W dniu 5. X. br. odbędzie się natomiast zebranie nadzwyczajne T. R. P. w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. Dr. Feliksa Hilchena. Zebranie to poświęcone zostanie zagadnieniu nowej organizacji portu gdyńskiego oraz sprawie wolnej strefy.

PODPISANIE UMOWY O WARUNKACH PRACY W PORCIE.

W sobotę dnia 24. bm. została podpisana między Związkami Ekspedytorów Portowych i Przedstawicieli Koncernów Węglowych a Związkiem Zawodowym Polskim oraz Związkiem Związków Zawodowych pod przewodnictwem okręgowego inspektora pracy z Torunia, umowa zbiorowa regulująca warunki pracy w porcie gdyńskim. Kwestja płac została narazie otwartą i w sprawie tej odbędzie się arbitraż w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej w Warszawie we wtorek, dnia 4 października.

USTALENIE CURRENT RATE NA ZŁOM.

Prawomocne zebranie firm Związku Maklerów Okrętowych w dniu 23. bm. zaakceptowało propozycję Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych ustalenia current rate za sztauerkę złomu na zł 250 za tonnę.

ROZBUDOWA AGEND ZARZĄDU PORTU GDYŃSKIEGO U. M.

Z dniem 1 października utworzone zostanie w Urzędzie Morskim biuro akwizycyj towarów, jako dalszy etap rozbudowy Zarządu Portu Gdyńskiego. Biuro to będzie miało za zadanie akwirowanie towarów na port gdyński, zwłaszcza pozyskanie dla niego czechosłowackiego importu i eksportu zamorskiego.

POŁĄCZENIE OKRĘTOWE Z GDYNI DO POŁUDNIOWEJ AFRYKI I AUSTRALJI.

Dwie znane firmy armatorskie na Bałtyku, a mianowicie Rederiaktiebolaget Transatlantic z Göteborga i Wilh. Wilhelmsen z Oslo zainicjowały stałe połączenia okresowe między Gdynią i portami Afryki Południowej oraz Australji. Linje te będą obsługiwać głównie im-

port wełny. W październiku odejdą pierwsze statki z Gdyni do Afryki Południowej (porty: Cape Town, Algoa Beey, East London, Durban, Lorenco Marques i Beira) oraz do Australji. Terminy odjazdów podajemy w dziale „Odjazdy statków Gdynia—Gdańsk".

NOWY ŁADUNEK TRANZYTOWY W PORCIE GDYŃSKIM.

Dzięki zabiegom Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni przybył w dniu 17. IX. br. do portu gdyńskiego z Hamburga pierwszy większy ładunek surowca i półfabrykatów skórzanych dla czeskiej fabryki obuwia Bat'a. Ładunek ten odejdzie koleją z Gdyni do Czechosłowacji.

NOWY ŁADUNEK W PORCIE.

W drugiej połowie b. miesiąca zawinął do portu S/S „Allegro" z pierwszym ładunkiem soji w ilości 111,7 ton.

DELEGACJA MIASTA PARYŻA W GDYNI.

W dniu 22. IX. br. bawiła w Gdyni delegacja radnych m. Paryża w osobach b. prezesa Rady Miejskiej p. Maurice'a Quentane'a, Emila Henry i Louis Brunessaux. Delegowani zwiedzili port gdyński, a w szczególności Chłodnię Portową i Halę Rybną.

NOWA FIRMA W PORCIE GDYŃSKIM.

Z dniem 1 października br. zostanie uruchomiona w porcie gdyńskim nowa firma komisowo-handlowa pod nazwą: „Compagnie Commerciale pour l'Importation et l'Exportation Fr. Rytlewski & Cie. w Gdyni. Lokal biurowy jakoteż składnice towarowe mieścić się będą w hangarze portowym Nr. 5 (długoterminowym) przy ul. Centralnej w porcie.

NOWY KABEL TELEFONICZNY Z GDYNI DO ŁODZI.

Na nowym przewodzie telefonicznym Gdynia—Łódź urządzono instalację telefonji wielokrotnej, która umożliwia uzyskanie bezpośredniego połączenia z Gdyni do Katowic, Warszawy i Łodzi. Nowa instalacja jest częściowem zrealizowaniem wielkiego programu Ministerstwa Poczt i Telegrafów, mającym na celu usprawnienie komunikacji telefonicznej między Gdynią i zapleczem.

PRZEŁADUNEK W PORCIE GDYŃSKIM ZA TYDZIEŃ OD 12. IX. — 18. IX. BR.

Przeładunek ogólny za tydzień od 12. do 18. IX. br. wyniósł 126.208,3 t., z czego na wyładunek przypada 12.177,— t., i na załadunek 114.031,3 t. Jest to najkorzystniejszy tydzień bm. W tym czasie zawinęło do portu 85 statków o pojemności 64.283 n. r. t. i wyszło z portu 87 statków o pojemności 69.019 n. r. t.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia u. Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Cieszyn z Gdyni 4. X. — z Gdańska 8. X.
S/S Poseidon —z Gdyni 11. X. — z Gdańska 15. X.
S/S Cieszyn — z Gdyni 18. X. — z Gdańska 21. X.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk 4. X. z Gdyni — 7. X. z Gdańska
S/S Tczew 11. X. z Gdyni — 14. X. z Gdańska
S/S Cieszyn 18. X. z Gdyni — 21. X. z Gdańska
S/S Tczew 25. X. z Gdyni — 28. X. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Ibis 3. X. z Gdyni — 5. X. z Gdańska
S/S Rhea 6. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska
S/S Stella 10. X. z Gdyni — 12. X. z Gdańska
S/S Forelle 13. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
S/S Fortuna 17. X. z Gdyni —19. X. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk 4. X. z Gdyni — 7. X. z Gdańska
S/S Cieszyn 18. X. z Gdyni — 21. X. z Gdańska
S/S Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Ibis 3. X. z Gdyni — 5. X. z Gdańska
S/S Forelle 13. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
S/S Ibis 24. X. z Gdyni — 26. X. z Gdańska
S/S Forelle 3. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Lothar 4. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska
S/S Indals Elfven 11. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
S/S Guenther Russ 18. X. z Gdyni — 22. X. z Gdańska
S/S Victor 25. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

S/S Fortuna 3. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska
S/S Uranus 10. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
S/S Pheadera 17. X. z Gdyni — 22. X. z Gdańska
S/S Mercur 24. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Warszawa 12. X. z Gdańska — 13. X. z Gdyni
S/S Warszawa 26. X. z Gdańska — 27. X. z Gdyni
S/S Warszawa 9. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

S/S Baltonia 4. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
S/S Baltonia 18. X. z Gdańska — 20. X. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Lublin 5. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
S/S Lwów 12. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
S/S Lublin 19. X. z Gdańska — 20. X. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Hjortholm około (about) 1. X. z Gdańska
Uwaga — Notice:
Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8 — 10 dni
Steamer loads at Gdynia for West England about every 8 — 10 days.

Do portów francuskich — (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Seine około (about) 4. X. z Gdańska
S/S Tiber około (about) 18. X. z Gdańska

Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8 — 10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for France about every 8 — 10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports).
Do Gothenburga i zachodnio-szwedzkich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Jaederen 6. X. z Gdańska — 10. X. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Borgholm 12. X. z Gdańska/Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East-Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Akershus 10. X. z Gdańska/Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Morocco Ports).

S/S Lisboa — 10. X. z Gdańska

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Gotland 7. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Scotia — 24. IX. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

S/S Scanyork z Gdyni 10. X.
S/S Scanmail z Gdyni 27. X.
S/S Scanstates z Gdyni 6. XI.
S/S Scanyork z Gdyni 27. XI.
S/S Scanmail z Gdyni 12. XII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

S/S Pułaski z Gdyni 19. X.
S/S Pułaski z Gdyni 23. XI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Mercator 6. X. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji — South Africa and Australia

m/s Gunnaren — z Gdyni w połowie października
from Gdynia, Half of October
do Cape Town, Algoa Bey, East London, Durban, Lorenco Marques i Beira.

m/s Temeraire z Gdyni — w końcu października
from Gdynia — End of October
do Cape Town i portów Poł. Afryki oraz wszystkich portów w Australji.

m/s Triton z Gdyni — koniec listopada (początek grudnia)
from Gdynia — End of November (Beginning of December
do portów Afryki Południowej i Australji (South Africa).

PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia.

s/s Scanstates 29. X.
s/s Scanpenn 1. XI.

Linja Gdynia—Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 1. X. — przyjazd do Gdyni 13. X.
z N. Yorku s/s Pułaski 4. XI. — przyjazd do Gdyni 16. XI.
z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Lothar z Hamburga 1. X. — przyjazd do Gdyni 4. X.
s/s Indals Elfven z Hamburga 8. X. — przyjazd do Gdyni 11. X.
s/s Guenther Russ z Hamburga 15. X. — przyjazd do Gdyni 18. X.
s/s Victor z Hamburga 22. X. — przyjazd do Gdyni 25. X.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 7. X.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 14. X.
z Rotterdamu — s/s Tczew 21. X.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 12. X.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 26. X.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Forelle 6. X. — przyjazd do Gdyni 13. X.
z Antwerpji — s/s Ibis 15. X. — przyjazd do Gdyni 24. X.
z Antwerpji — s/s Forelle 27. X. — przyjazd do Gdyni 3. XI.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Warszawa 6. X. — przyjazd do Gdańska 9. X.
z Londynu — s/s Warszawa 20. X. — przyjazd do Gdańska 23. X.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
S/S Baltonia 2. X.	S/S Baltonia 4. X.
S/S Baltonia 16. X.	S/S Baltonia 18. X.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów 6. X. — przyjazd do Gdańska 9. X.
z Hull s/s Lublin 13. X. — przyjazd do Gdańska 16. X.
z Hull s/s Lwów 20. X. — przyjazd do Gdańska 23. X.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia.
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
	s/s Tiber — około (about) 3/6. X.
s/s Skjold — okło (about) 12/13. X.	s/s Skjold — około (about) 17/19. X.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
S/S Taarnholm 5/6. X.	S/S Taarnholm 7/15. X	S/S Taarnholm 16/17. X.

Włochy (Italy) — Sycylja (Sicily) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Egholm — from	about
Genua	3. X.
Livorno	4. X.
Neapol	6. X.
Catania	8. X.
Messyna	10. X.
Palermo	11. X.
w Kopenhadze i Gdyni	29. X.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
S/S Mińsk	30. IX.	2. X.	9. X.
S/S Broholm	10. X.	11. X.	18. X.
S/S Egholm	21. X.	22. X.	29. X.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediteranneau Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

F. G. Reinhold Ltd.

z Hiszpanji — from Spain

from	S/S Broholm about	S/S Egholm about
Tarragona	3. X.	14. X.
Valencia	4. X.	15. X.
Almeria	6. X.	17. X.
Malaga	7. X.	18. X.
Cadiz	8. X.	19. X.
Copenhagen	18. X.	29. X.
Gdynia		

Bergenske Baltic Transports Ltd.

from Sicily — z Sycylji

par. „Catalonia"

Genua	ca. 8. X.
Livorno	ca. 10. X.
Neapel	ca. 12. X.
Messina	ca. 13. X.
Catania	ca. 14. X.
Palermo	ca. 16. X.

par. „Hiszpanja"

Genua	ca. 17. X.
Livorno	ca. 18. X.
Neapel	ca. 20. X.

from Spain — z Hiszpanji

par. „Mansuria"

Tarragona	ca. 28. IX.
Valencia	ca. 29. IX.
Alicante	ca. 30. IX.
Cartagena	ca. 1. X.
Almeria	ca. 3. X.
Malaga	ca. 4. X.

par. „Canadia"

Tarragona	ca. 4. X.
Valencia	ca. 5. X.
Alicante	ca. 6. X.
Cartagena	ca. 7. X.
Almeria	ca. 8. X.
Malaga	ca. 10. X.

par. „Valencia"

Tarragona	ca. 12. X.
Valencia	ca. 13. X.
Alicante	ca. 14. X.
Cartagena	ca. 15. X.
Almeria	ca. 17. X.
Malaga	ca. 18. X.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Wychodzi z Due to sail	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
M/S „Tortugas"			21. IX.
M/S „Toledo"	17. IX.	24. IX.	
M/S „Stureholm"	28. IX.	5. X.	
M/S „Blankaholm"	8. X.	15. X.	21. X.
M/S „Tampa"	18. X.	25. X.	
M/S „Trolleholm"	28. X.	5. XI.	

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S „Herakles" ładuje w Buenos Aires w końcu września/w początku października.

S/S „Equator" ładuje w Buenos Aires w końcu października/w początku listopada.

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

S/S „Herakles" ładuje ca. 10 października.
S/S Equator" ładuje ca. 15. XI.

Levant — Gdańsk/Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S „Blaland" ładuje w Izmir w końcu września/w pocz. października.
M/S „Hemland" ładuje w Izmir 14—16. X.

Lizbona — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. „Lisboa" ładuje ca. 29. IX.

Zachodnie Maroko — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. „Lizboa" ładuje ca. 25. X. w Casablanca, Mogador i Mazagan.

WIADOMOŚCI MORSKIE

POLITYKA ŻEGLUGOWA WŁOCH.

W związku z reorganizacją żeglugi, jaka została w ostatnich czasach dokonana i na skutek zawartej umowy, która będzie obowiązywać przez 10 lat począwszy od 1 stycznia 1933 r., z towarzystwem żeglugowem „Lloyd Triestino" przyznał rząd włoski temuż towarzystwu roczną subwencję w wysokości 62.800.000 lirów wzamian za utrzymywanie 14 linij regularnych, mających związek z Egiptem, krajami Lewantu, Indjami i Dalekim Wschodem. Subwencja ta jest o 8.500.000 lirów większa od łącznych subwencyj przyznanych towarzystwom żeglugowym na rok 1931.

Z tytułu tak wysokiej subwencji zastrzegł sobie rząd włoski dosyć szeroką ingerencję, która się wyraża między innemi w tem, że „Lloyd Triestino" nie może przeprowadzać żadnych zmian w rozkładzie linji bez uprzedniego upoważnienia Ministerstwa Komunikacji, natomiast Ministerstwo ma prawo w każdej chwili zmieniać kursy, bądź przejściowo, bądź na stałe, a nawet wymagać kursów nadzwyczajnych. Ponadto przyjął „Lloyd Triestino" zobowiązanie powiększenia swej floty w czasie najbliższych 5-ciu lat o 30.000 ton, przyczem plany nowych konstrukcyj podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji.

Umowa ta, jak widać, sankcjonuje wyniki koncentracji włoskich towarzystw okrętowych, która doszła do skutku jeszcze w roku zeszłym i na mocy której „Lloyd Triestino" przejął wszystkie linje okrętowe na Bliski i Daleki Wschód oraz Morze Czarne, porty Morza Adrjatyckiego i Tyrreńskiego.

Polityka rządu włoskiego, odnośnie żeglugi, idzie po linji lepszego i bardziej celowego zużytkowania tonażu okrętowego oraz dostosowania statków do ich krańcowej użyteczności i rentowności, co między innemi uwydatnia się jaskrawo w fakcie, że wysoce luksusowy statek Lloydu „Victoria" (15.000 t.) został wycofany z linji egipskiej, a przeznaczony do nowoutworzonej linji express Genua—Bombay, gdzie bez porównania lepiej się rentuje, stanowiąc, dzięki luksusowemu urządzeniu, atrakcję dla indyjskich bogaczy.

Na szczególne podkreślenie racjonalnej polityki żeglugowej zasługuje moment szybkości kursów zwłaszcza na dalekich szlakach. I tak np. kurs z Triestu do Suliny skrócony został o 3 dni, z Triestu do Batumu o 4, z Genui doBombaju — o 5, wreszcie z Triestu do Szangbaju o 6 dni. Podróż z Genui do Bombaju (luksus. stat. „Victoria") należy do najszybszych połączeń Europy z Indjami, trwa bowiem zaledwie 11 dni.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch portowy w Królewcu w miesiącu sierpniu br. nie wykazuje większych zmian. Zawinęło do portu 153 statki o pojemności 160.201 m^3 netto wobec 149 statków o pojemności 148.358 m^3 n. w lipcu. W stosunku do sierpnia roku zeszłego ilość statków zwiększyła się o 37, natomiast pojemność ich zaledwie o 11.331 m^3 netto. Kolejność bandery była następująca: Niemcy — 122 statki, co stanowi ca. 80%, Danja — 10, Szwecja — 5, Holandja — 5, Francja — 3, Norwegja —3, Anglja — 2, Finlandja, Estonja i Łotwa po 1.

W przywozie do portu królewieckiego pierwsze miejsce zajmuje węgiel — 25.500 t. Reszta przypada na: przetwory ropne — 4.700 t., koks i brykiety — 5.500 t., tomasynę — 6.700 t., cement — 4.300 t., paszę — 2.700 t., cukier — 1.000 t., śledzie 7.210 beczek i 2.285 półbeczek, drzewo — 4.100 sążni i wreszcie zboże — 850 t. oraz makuchy — 800 t. W wywozie zarząd portu królewieckiego nie ogłasza danych statystycznych, odnoszących się do eksportu. Odeszło z portu kilka parowców ze zbożem do Danji, Anglji oraz portów Antwerpji, Rotterdamu i Bremy; kilka żaglowców z drzewem do wschodniej Fryzji, Danji i Anglji; dwa statki z celulozą do Anglji, wreszcie 3 statki żagl.-motor. ze złomem.

SPADEK RUCHU W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ PRUS WSCH.

Żegluga śródlądowa Prus Wschodnich notuje dalszy spadek przewozów. Szczególnie dotkliwie daje się odczuwać brak transportów ze zbożem i materjałami budowlanemi, co wpływa na dalsze zniżkowanie frachtów.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE BEZPOŚREDNIEGO IMPORTU KAWY Z BRAZYLJI.

Rząd brazylijski zwrócił się do firmy British Coffe Corporation z propozycją rozszerzenia propagandy i zbytu kawy brazylijskiej w Europie. W tym celu podzielono Europę na cztery części, z których ostatnia ma obejmować Polskę i kraje nadbałtyckie. Firma B. C. C. ze swej strony przez swojego przedstawiciela p. Prado Uchra w asystencji przedstawiciela władz brazylijskich Sir Samuela Lynsha i przedstawiciela brazylijskiego Instytutu Kawowego w osobie p. Dr. Murilla Menseda — zwróciła się z propozycją podjęcia akcji w Polsce do jednego z poważniejszych kupców w branży kawy. Zamierzone jest utworzenie w Polsce w najbliższym czasie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, która ma przejąć akcję propagandy i zbytu kawy brazylijskiej. W Gdyni mają być utworzone magazyny konsygnacyjne na 100 000 worków. Fachowe kierownictwo będzie spoczywało w rękach Anglika, specjalisty od kaw, pozostały zaś personel będzie polski. Firma będzie rozsyłała kawę już począwszy od 1 worka, sprzedając w zasadzie za gotówkę. Cena kawy kalkulowana jest taniej od obecnej. Przewidziane są premje w towarze dla kupców, odbierających określone ilości kawy. Szeroką propagandę spożycia kawy będzie prowadziła British Coffee Corporation, co niewątpliwie przyczyni się do wzrostu obrotów tym artykułem. Proponuje się wprowadzenie nowych, znacznie lepszych, jak dotychczasowe, gatunków kawy do Polski.

Dla zrównoważenia bilansu handlowego importu brazylijskiego przeprowadza się pertraktacje, celem prowadzenia kompensacyjnego eksportu wyrobów polskich do Brazylji. Narazie strona brazylijska względnie angielska gotowa jest zobowiązać się do zakupywania w Polsce towarów za 50% wartości importu kawy.

Hurtownicy polscy, jak nam wiadomo, przyjęli powyższe plany z przyjemnością do wiadomości, obiecując sobie na skutek projektu konsygnowania kawy w Gdyni oraz wykluczenia obcego pośrednictwa, znaczne obniżenie cen kawy i co za tem idzie, powiększenie konsumcji. Mają oni jedynie pewne zastrzeżenia co do projektowanej sprzedaży małych partyj workowych i sugerują sprzedaż wyłącznie w większych ilościach (od 30 worków począwszy). — W sprawie tej wypowiedzieć się jeszcze powinni kupcy kawowi naszego okręgu, celem uwzględnienia w przyszłości ich dezyderatów.

OBECNA KONJUNKTURA IMPORTOWA W STANACH ZJEDNOCZONYCH NA TOWARY POLSKIE, A ZWŁASZCZA ARTYKUŁY PRZEMYSŁU ROLNEGO.

Analiza statystyk handlu importowego Stanów Zjednoczonych w ciągu pierwszego półrocza roku 1932 wykazuje, iż mimo dalszego skurczenia się ogólnych obrotów, szczególnie jeśli się je mierzy wartością, **pewne grupy towarów importowanych były w większych ilościach niż w roku poprzednim.**

W ciągu roku 1931, piętnaście procent liczby głównych artykułów importowych sprowadzone były w ilościach o przeciętnie 25% większych niż w roku 1929. Mniej więcej 22% artykułów importowano w ilościach większych niż w roku 1929, a 34% w ilościach równających się ilościom z roku 1929 lub wykazującym spadek o najwyżej 10%. Innemi słowy 69 procent poszczególnych pozycyj importu wykazuje bądź to poważny przyrost, bądź to niewielki spadek w porównaniu z rokiem 1929. to znaczy z okresem wielkiego ożywienia gospodarczego.

W roku 1931 szereg towarów, których łączna wartość wyniosła $ 857,000.000,00, czyli 41% wartości całego importu, przywiezione zostały w ilościach przewyższających import w roku 1930.

Aby wykazać obecną tendencję handlu importowego Stanów Zjednoczonych należy w dodatku do cyfr za lata 1931 i 1930 uwzględnić cyfry importu za pierwsze półrocze roku bieżącego. Poniższa tabela podaje odnośne statystyki uwzględniając jedynie te towary, **które bądź to już są eksportowane z Polski, bądź też eksport których do Stanów Zjednoczonych może się rozwinąć, gdyż są one w kraju produkowane w dostatecznych ilościach:**

T O W A R	Jednostka miary	Pierwsze półrocze 1932	1931	Procentowy przyrost w r. 1932
Konserwy mięsne	Funt	10,032.528	8,762.663	14.5
Szynki, bekony, boczki	„	1,693.243	863.017	96
Osłonki do kiełbas: owcze, baranie, kozie	„	2,837,052	2,362.068	20
Mleko kondensowane	„	751.222	526,654	43
Skóry bydlęce, sucho solone	„	2,296,904	2,062.144	11
Kości zwierzęce, kopyta, rogi	„	49,492.855	31,829.020	55
Szczecina	„	1,623.449	1,379.443	17
Groch jadalny, suszony	„	5,026.721	2,943.527	36
Groch jadalny, w puszkach	„	832.636	173.942	384
Cebula	„	31,343.237	1,147.982	2630
Czosnek	„	3,633.404	2,080,893	75
Pomidory świeże i konserwowane	„	55,958.525	43,530.728	28
Miód pszczelny	„	32.534	11.159	193
Zioła lecznicze	„	41,097.682	34,713.090	18
Nasiona lucerny	„	240.858	98.090	145
Nasiona buraków cukrowych	„	17,774.103	12,237.282	46
Tkaniny bawełniane	Yard kw.	19,004.382	17,983.906	5
Lniane: serwety, ręczniki, obrusy, prześcieradła	Sztuka	16,439.117	13,182.533	24
Sznurki, szpagat, powrozy	Funt	22,765.846	14,546.907	57
Dykty, forniery	Stopa kw.	3,822.513	1,425,746	171
Papierówka (kraft pulp)	Tonna	5,484.316	4,734.251	16
Papier do pakowania	Funt	3,031.707	1,799.943	68
Parafina	„	22,349.674	15,714.323	42
Siarczan miedzi	„	3,264.909	1,430.519	128
Litopon	„	6,158.673	5,637.956	9
Biel cynkowa	„	2,954.647	1,623.883	81

Łączna wartość powyższych towarów wyniosła $ 23.297.000.00, podczas gdy w równym okresie roku ub. $ 24,147.000.00. Cyfry te wykazują **spadek poziomu cen, jednak bynajmniej nie zmniejszają znaczenia faktu, iż możliwości zbytu nie tylko nie zmalały, lecz przeciwnie wzrosły,** gdyż wskaźnikiem tych możliwości jest nietylko cena, ale i ilość towaru sprzedanego.

Skoro w okresie depresji gospodarczej Stany Zjednoczone importowały towary powyższe w ilościach większych niż w okresie normalniejszych stosunków, to logicznem jest przypuszczenie, iż w miarę poprawy sytuacji gospodarczej import ten jeszcze się zwiększy.

Ponieważ większość towarów wyszczególnionych należy do grupy artykułów bądź to rolniczych bądź przemysłu rolniczego, przeto zdaniem naszem możliwości te powiny być odpowiednio wyzyskane w Polsce, gdyż otwierają one nowe widoki dla zbytu artykułów produkcji rolnej polskiej, jasnem jest bowiem, iż wobec ogromnej konkurencji na rynkach zbożowych ze strony krajów, które są zdolne produkować zboża taniej niż w Polsce, rozwój produkcji polskiej do rozmiarów umożliwiających poważny eksport — stanie się bardzo utrudniony. Uwypukla to porównanie cen giełdowych zbóż, z których wynika, iż podczas gdy w końcu lipca notowania pszenicy w Poznaniu wyniosły $ 2.58 za 100 kilogramów, to cena na giełdzie nowojorskiej wyniosła $ 2.22, czyli była o 14% niższą. Cena żyta w Poznaniu wyniosła $ 1.99, a w New Yorku $ 1.83, czyli była o około 7% niższą.

Porównanie cen giełdy w Chicago wykazuje jeszcze większe różnice.

Rezultatem tych różnic cen jest fakt, iż Stany Zjednoczone i Kanada są w możności wykluczenia wzrostu eksportu zbóż polskich, czego dowodem jest np., iż podczas gdy w ciągu pierwszego półrocza roku bież. wywóz zbóż i mąki ze Stanów Zjednoczonych wykazał tendencję zwyżkową, to eksport z Polski zmalał, a eksport mąki wogóle nie istnieje.

Stopniowe rozwijanie produkcji artykułów przemysłu rolnego może natomiast w dużym stopniu zrównoważyć straty wynikłe z konkurencji na rynkach zbóż i przyczynić się do ciągnienia poważnych zysków z płodów, które dzisiaj marnują się w ogromnych ilościach gdyż brak jest odpowiedniej organizacji.

Na zakończenie musimy zaznaczyć, iż konkretne możliwości zbytu większości artykułów wymienionych w powyższej tabeli były już przedkładane przez Izbę tutejszą w ciągu ubiegłych lat wielokrotnie, wobec czego materjały te pozwalają na wstępne przynajmniej zorjentowanie się w wymaganiach technicznych rynku amerykańskiego.

Izba Amerykańsko-Polska w Nowym Yorku chętnie powita konkretne oferty eksporterów polskich i zajmie się wyszukaniem rynku zbytu na poszczególne artykuły.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Notowania cen bekonów na giełdzie londyńskiej w dniu 22. bm. uległy pewnym wahaniom.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon duński	66—68
bekon holenderski	55—58
bekon polski	52—55

W porównaniu z notowaniami z tygodnia poprzedniego, polski bekon spadł o 2—4 sh, holenderski także o 2—4 sh, natomiast duński bekon pozostał nadal bez zmiany.

Spadek cen na niektóre bekony spowodowany został wzrostem ogólnego uboju europejskiego, który w ciągu ostatnich dwóch tygodni stale się zwiększał. Drugim czynnikiem, który zadecydował o zniżce cen bekonów było zmniejszenie konsumcji. Dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły ogółem 48.990 cwt. Z Polski wysłano do Anglji w dniu 7. 8. br. ogółem 12.969 bal., z których do Londynu przybyło 10.402 bale. Ubój Polski za czas od 12 do 17 września wynosił 26.804 sztuki. Ubój Danji w tym samym okresie wynosił 134.030 sztuk, w Szwecji 6.595. w Holandji 32.866 i na Litwie 2.818 szt.

Naogół zapotrzebowanie na bekony było zmienne. Konsumcja w tym okresie uległa znacznemu zmniejszeniu. Zaznaczyć należy, że polski bekon nie cieszył się wielkim popytem, przyczem ceny kształtowały się zniżkowo.

STOSUNKI HANDLOWE Z JUGOSŁAWJĄ.

W Jugosławji, w wyniku pogarszającej się stale sytuacji finansowej, mnożą się wypadki zgłaszania się banków o nadzór sądowy. Lansowane są podobno nawet poglądy o potrzebie ogólnego moratorjum dla banków prywatnych. W związku z powyższem byłoby wskazanem, aby eksporterzy polscy zachowali w swych stosunkach z bankami jugosłowiańskiemi daleko idącą ostrożność i posługiwali się w miarę możności pośrednictwem banków polskich.

OBOSTRZENIE DEWIZOWE W RUMUNJI.

Zamiast spodziewanej we wrześniu br. poprawy przydziału dewiz z Rumunji, w związku z rozpoczęciem się eksportu, nastąpiło tu dalsze pogorszenie sytuacji. Brak przypływu dewiz i słaby eksport z jednej strony, a niemalejące żądania kupiectwa przydziału dewiz z drugiej strony, spowodowały, że tut. Banca Nationala stosuje przy podziale dewiz coraz większe trudności.

Celem zahamowania tempa przydziału dewiz wydano obecnie nowe zaostrzające przepisy, a mianowicie:

a) na opłatę towarów przybyłych do Rumunji przed 1. I. 1932 r., o ile dłużnik w swoim czasie nie z przyczyny ograniczeń dewizowych należności nie uiścił i o ile termin płatności minął, — dewiz się obecnie nie przydziela; przydziela się je jedynie w rozmiarze koniecznym na opłatę odsetek,
b) dewiz na opłatę zadatków się nie przydziela,
c) dewizy za towary obecnie sprowadzane przydzielać się będzie dopiero w trzy miesiące od daty przybycia towaru do Rumunji,
d) począwszy od 15. bm. nie będzie się przydzielać dewiz na opłatę towarów nadchodzących tu za zaliczeniem.

Celem niestworzenia defetyzmu instrukcje powyższe nie były publikowane, zresztą czynniki miarodajne zapewniają, że instrukcje są przejściowe, zależnie od poprawy dewizowej sytuacji Rumunji.

Powyższe obostrzenia są dalszym bardzo poważnym hamulcem dla eksportu do Rumunji, zwłaszcza, że wprowadzają w obecnej niekorzystnej dla tranzakcyj kredytowych atmosferze, kiedy sprzedaż coraz bardziej odbywa się za gotówkę — przymusowe operacje kredytowe.

Z kół kupieckich donoszą, że Niemcy miały zagrozić Rumunji, iż w razie stosowania obostrzeń dewizowych, państwo to zastosuje retorsje w odniesieniu do eksportu rumuńskiego do Niemiec. Możliwem jest, że pod presją państw szczególniej zainteresowanych w eksporcie do Rumunji, i które są ważniejszymi importerami towarów rumuńskich, powyższe obostrzenia zostaną zmienione.

Na „czarnej giełdzie“ dewizy można uzyskać przy agio 4—5%.

EKSPORT WARZYW DO SZWECJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje niniejszem informacje co do importu ważniejszych warzyw do Szwecji w ciągu ostatnich lat.

Import od 1928 do 1931 r.

	1928		1930		1931	
	1000 kg.	1000 kor.	1000 kg.	1000 kor.	1000 kg.	1000 kor.
Ogórki ziel.	127	175	156	174	288	299
Ogórki solone	647	370	474	273	897	520
Pomidory	657	693	770	774	1.215	1.007
Cebula	4.678	916	4.351	607	4.555	729

Pomidory mają znaczny zbyt w Szwecji. Sezon importu trwa od listopada do maja. W zimie importuje się pomidory z wysp Kanaryjskich, a na wiosnę z Holandji i z Włoch. W czerwcu są na rynku pomidory krajowe z cieplarni, a w czasie sierpień/wrzesień pomidory dojrzałe na wolnych zagonach. Pomidory krajowe stoją w sierpniu/wrześniu wysoko w cenie, 1,— do 1,50 kor. szw. w handlu detalicznym, wskutek czego eksport pomidorów do Szwecji może być możliwy.

Cło wynosi 25 öre za kilo.

Pomidory importowane są pakowane w cienkich skrzynkach. Skrzynki są wyściełane papierem woskowym i w każdej leżą dwa rzędy pomidorów. Waga jednej skrzynki wynosi 5 kilo. Pomidory włoskie pakowane są po 4—5 rzędach w każdej skrzynce, lecz takie opakowanie nie odpowiada kupcom szweckim, gdyż pomidory często z powodu tego się psują.

Najlepszy zbyt mają w Szwecji pomidory, wyhodowane z nasion holenderskich lub duńskich. Pomidory te są okrągłe (nie kanciaste lub owalne). Inne gatunki pomidorów nie mają właściwie zbytu w Szwecji. Pomidory importuje się w wagonach. Przewóz z Holandji trwa 3 dni.

Przewóz kosztuje 15 öre za kilo.

Ogórki zielone importuje się na wiosnę, przedewszystkiem z Holandji, a później z Danji i z Niemiec. Ogórki są zazwyczaj pakowane w skrzyniach. Cło wynosi 20 öre za kilo, obecnie z dodatkiem 20 öre za kilo.

Ogórki solone. Import zależy od zbiorów krajowych, ale jest znaczny nawet. gdy zbiory w kraju są bogate. Czechosłowacja w tej sprawie od kilku lat zabiera pierwsze miejsce. Importuje się ogórki przeciętnej wielkości w beczkach drewnianych o 40 kilo netto lub w słoikach szklanych o wielkości 5, 2 i 1 litrów. Cło wynosi 25 öre, obecnie z dodatkiem 10 öre za kilo.

Cebula. Głównie importuje się cebulę egipską i holenderską, lecz również węgierską, hiszpańską i portugalską. Można też liczyć naż byt gatunku „Zittauer Riesen". Importuje się cebulę w workach o 50 kilo, które są wliczone w cenę. Cło wynosi 5 öre za kilo.

Rabarbar. Zapotrzebowanie rabarbaru zupełnie pokrywa się przez produkcję krajową.

PODWYŻKA CEŁ W JAPONJI.

W Izbie Przemysłowo-Handlowej jest do przejrzenia lista towarów, do których zastosowano ostatnio w Japonji podwyżki celne, w celu ochrony przemysłu krajowego.

OGRANICZENIA IMPORTOWE W HOLANDJI.

Na początku bieżącego miesiąca ukazało się rozporządzenie wykonawcze do zarządzenia z dnia 24 sierpnia w sprawie ograniczenia wwozu dywanów, skarpetek i pończoch, serwetek itp. Rozporządzenie wykonawcze jest do przejrzenia w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

ZNAKOWANIE TOWARÓW IMPORTOWANYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

W biurze Izby Przemysłowo-Handlowej są do przejrzenia podstawowe przepisy, dotyczące znakowania towarów, importowanych do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły jak również dokładne adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł na koszty pocztowe.

225. Pewna firma krajowa poszukuje zbytu na tablice rozdzielcze z krajowego marmuru.

226. Firma wrocławska przyjmie zastępstwo polskich firm eksportowych na Niemcy, w branży artykułów spożywczych i nasion.

227. Pewna firma szwajcarska wyrabiająca elektryczne młynki do mielenia kawy na sposób francuski i turecki, elektryczne maszyny do mielenia mięsa, maszyny do krajania szynki i wędlin oraz maszyny uniwersalne do mielenia i mieszania mięsa z dodatkową piłą do cięcia kości, poszukuje dobrze ustosunkowanych przedstawicieli z własnem biurem.

228. Firma gdańska poszukuje zastępcy lub przedstawiciela z branży kolonjalnej i chemicznej na Gdynię.

229. Firma z Marsylji pragnie wejść w kontakt z większymi eksporterami warzyw z Polski.

230. Firma z Londynu poszukuje kontakt z polskimi eksporterami jaj do Anglji.

KOMUNIKATY

SZKODLIWA KONKURENCJA W ZAKRESIE EKSPORTU WYROBÓW KOSZYKARSKICH.

Wyroby koszykarskie należą, jak wiadomo, do znaczniejszych artykułów naszego eksportu. Szanse eksportowe tych wyrobów nie pogorszyły się naogół znacznie z przyczyn zależnych od polityki handlowej. Natomiast daje się obecnie bardzo silnie odczuwać niepohamowana konkurencja eksporterów polskich, zwłaszcza na rynku Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, którzy licytując się, obniżają ceny wyrobów koszykarskich poniżej potrzeb uzasadnionych. Stosunki stały się do tego stopnia nieznośne, że jeden z najpoważniejszych eksporterów polskich pragnie podjąć akcję, zmierzającą do porozumienia naszych eksporterów. W tej sprawie został nawiązany kontakt z Państwowym Instytutem Eksportowym.

OPINJA PROJEKTU USTAWY O SPÓŁKACH Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zaopinjowała projekt polskiej ustawy o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością, który znajduje się na porządku dziennym obrad Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie. Projekt wprowadza inowację, łączącą

t. zw. system kongresowy prawa francuskiego z systemem austrjacko-niemieckim, wobec czego udziały mogą być równe lub nierówne, podzielne i niepodzielne. Projekt przewiduje wysokość udziału najmniej 500,— zł. Izba zaproponowała 100,— zł, a to w celu umożliwienia gromadzenia kapitałów, pochodzących z najszerszych warstw przemysłowo-handlowych. Dalej Izba wypowiedziała się przeciw sporządzaniu umowy w formie aktu notarjalnego, a zaproponowała wymóg notarjalnego lub sądowego uwierzytelnienia podpisów założycieli, a to w celu uniknięcia wysokich kosztów aktu notarjalnego oraz formalności. Powaga takiej umowy nie różni się niczem od aktu notarjalnego. Do art. 14. wprowadzono przepis, że ogłoszenia spółki w Monitorze Polskim będą uznawane jako prawne ogłoszenia, uskuteczniane w myśl wymogów wszelkich innych ustaw. Wreszcie uskuteczniono szereg drobnych poprawek, które mają na celu usunięcie pewnych niejasności.

NOWELIZACJA I UNIFIKACJA USTAWODAWSTWA O ZAPOBIEGANIU UPADŁOŚCI.

Izba wypowiedziała się na podstawie uchwały komisji izbowej w sprawie ustawy o zapobieganiu upadłości następująco:

Jak praktyka wykazała nie osiągały odroczenia wypłat w przeważającej ilości wypadków swego celu a miaowicie sanacji przedsiębiorstwa — wobec czego Izba wypowiedziała się za postępowaniem układowem.

Firma dłużnika, ubiegającego się o układ winna być conajmniej jeden rok zarejestrowana sądownie. Sąd obowiązkowo winien polecić zbadanie stanu przedsiębiorstwa nietylko przez biegłego ksiąg handlowych, lecz też eksperta branżowego.

Terminy poszczególnych etapów postępowania winny być tak skrócone, by definitywne zatwierdzenie układu następowało w sumie całego postępowania w ciągu trzech miesięcy.

Uprzywilejowane należności podatkowe socjalne winny być narówni traktowane z innemi należnościami, a conajmniej należy wymagać wstrzymania licytacji na czas postępowania układowego oraz zawieszania biegu odsetek.

Wybór nadzorcy winien być dokonany przez wierzycieli z listy zaproponowanej przez kompetentną Izbę Przemysłowo-Handlową. Odpowiedzialność i kontrolę nad nimi pozostawić władzom sądowym.

Znieść przymus przedkładania przy wniosku o otwarcie postępowania układowego zgody większości wierzycieli, przyznając równocześnie większą ingerencję wierzycielom w samem postępowaniu.

Umożliwienie odwołania się do decyzji odmownej zapomocą środka prawnego do sądu 2-iej i 3-iej instancji.

Wypowiedziano się za rozszerzeniem, a sprzeciwiono się ukróceniu środków odwoławczych, gdyż środki prawne odwoławcze są konieczne.

Rewizja układu nie powinna być dopuszczalną, gdyż tego rodzaju przepis wpływałby ujemnie na dłużnika, zniechęcając go do wykonania układu.

UPROSZCZONE KSIĘGI HANDLOWE DLA PODATKU PRZEMYSŁOWEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa jest w posiadaniu wzoru uproszczonych ksiąg handlowych do państwowego podatku przemysłowego, aprobowanego przez Ministerstwo Skarbu, który jest do przejrzenia w biurze tutejszej Izby.

KURSY HANDLOWE DLA KUPIECTWA POLSKIEGO.

Polski Związek Zawodowy Buchalterów-Rzeczoznawców i Buchalterów Bilansistów (Warszawa, Świętokrzyska 17, tel. 764-04) podjął inicjatywę uzupełnienia wiedzy handlowej osób, pracujących w zawodzie kupieckim i w tym celu powołał do życia Kursy Handlowe dla Kupiectwa Polskiego, których słuchaczami mogą być osoby dorosłe i bez względu na miejsce zamieszkania, gdyż Kursy prowadzone będą systemem korespondencyjnym.

Bliższych informacji udziela Sekretarjat Związku.

Inicjatywę Związku należy powitać z uznaniem, gdyż przyczyni się ona bardzo poważnie do należytego postawienia naszego kupiectwa na terenie życia gospodarczego.